

Troppi cantieri, pochi operai e inesperti Ecco perché la rete Rfi è un colabrodo

Incidenti e ritardi lungo i binari con 27 interruzioni di linea ogni giorno. Sotto accusa il protocollo firmato a giugno "Doveva evitare altre stragi dopo quella di Brandizzo, ma è un boomerang: squadre ridotte con addetti impreparati"

di **Giuliano Foschini**

Il capireparto, quelli che dovrebbero sovrintendere le operazioni sui binari degli operai delle ditte di subappalto, «sono spesso giovanissimi, senza alcuna esperienza sul campo. E soprattutto senza la struttura per poter dire: no, questa cosa non si può fare». Le richieste sono pressanti, «perché ormai tutta la rete è un cantiere». Per dire: oggi Rete Ferroviaria Italiana è la principale stazione appaltante del Paese. E negli ultimi due anni, tra gare pubblicate e aggiudicate, sta muovendo poco meno di 700 cantieri per 36 miliardi di euro all'incirca.

«Non ci sono lavoratori specializzati. E soprattutto non ci sono più operai che hanno voglia di affrontare questi rischi: registriamo decine di licenziamenti, di giovani e anziani che hanno paura per ragioni diverse. Chi di cominciare, chi di continuare». Ecco perché quando all'alba di ieri è arrivata la notizia della morte di Attilio Franzini, 47 anni, dipendente di una ditta tra le più importanti d'Italia che stava lavorando a un cantiere ferroviario, investito lungo la linea Bologna-Venezia, i ferrovieri dell'AnIm, l'Associazione nazionale dei manutentori, si chiama così, una sigla sindacale che da mesi lancia l'allarme per quello che sta accadendo sulla rete italiana, non sono rimasti sorpresi.

Alberto Russo ne è uno dei rappresentanti e ritiene che ci sia un inizio a tutto questo elenco di disservizi sulla linea ferroviaria. «Il 3 giugno. Non che prima le cose andassero molto meglio - spiega - ma il 3 giugno è entrato in vigore un nuovo modello organizzativo che dal nostro punto di vista non poteva che causare problemi a ripetizione sulla linea». In realtà molte di quelle norme sono il frutto di una mediazione con i sindacati, dopo la strage di Brandizzo, che dovevano servire proprio a tutelare la sicurezza sul lavoro.

I punti

1

La strage

La notte del 30 agosto 2023 a Brandizzo un treno ha investito e ucciso 5 operai che lavoravano sui binari

2

L'accordo

Il 3 giugno scorso è entrato in vigore un nuovo modello organizzativo per regolamentare i lavori di appalto e subappalto lungo i binari

3

Le accuse

Per i sindacati l'accordo di giugno ha portato in dote squadre ridotte con operai poco specializzati e capireparto "spesso giovani e inesperti"



MAURIZIO MAULE/FOTOGRAMMA

«Secondo noi si sta ottenendo un effetto diverso. Per esempio: i cantieri sono centinaia, sia per le manutenzioni ordinarie sia per quelli del Pnrr, ed è prevista la presenza di un caporeparto per ogni squadra. Ma non c'è tanta gente formata, non sono in grado di gestire situazioni complesse che si risolvono anche con l'esperienza». I numeri sembrano spingere questa tesi. Per dire: nei primi sei mesi del 2024 l'80 per cento dei treni dell'Alta Velocità rispettavano gli orari. A luglio si è passati al 61, a settembre si è saliti al 73. Impietosi anche i dati dell'Autorità garante dei trasporti: 27 interruzioni di linea al giorno per un totale di 22.904 ore

contro le 17.913 dello stesso periodo nel 2022.

«Tra le criticità che denunciavamo - continua Russo - c'è la composizione delle squadre di intervento: prima erano corpose, con lavoratori di diverse competenze, ora si sono ridotte in maniera rilevante. Ed è lì che nascono i problemi». Effettivamente, da quello che risulta a *Repubblica*, negli ultimi mesi ci sono stati diversi piccoli incidenti, per fortuna senza conseguenze, causati da "errori umani" per dirla con Salvini: binari non rinforzati, manutenzioni mai fatte. Ecco, questo è uno dei punti che sta emergendo anche dall'inchiesta interna sull'incidente alla ca-

▲ L'allarme

Negli ultimi due anni sono 700 i cantieri di Rfi sui binari che tra intoppi e incidenti bloccano o rallentano la circolazione dei treni

binaria elettrica della stazione Termini.

Immediatamente dopo l'incidente, questo giornale aveva raccontato come il tilt fosse partito sì da un lavoro probabilmente fatto male, ma che in realtà la catena di responsabilità era molto più lunga. Non aveva funzionato la seconda linea elettrica di protezione. Non era partito l'allarme dalla cabina, quando erano entrati in funzione i generatori elettrici che avevano poco meno di tre ore di autonomia. Oggi è possibile dire qualcosa di più. È sicuramente vero, infatti, che i dipendenti utilizzati dalla Str92 di Fontana Liri (Frosinone), l'azienda (oggi sospesa da Rfi) che si stava occupando della manutenzione sulla linea non erano probabilmente quelli adatti a un tipo di lavoro di quel genere. «L'errore è stato marchiano» spiega una fonte che

L'inchiesta sul disastro di Roma "Manutenzione inadeguata sulla cabina in tilt"

si sta occupando dell'indagine interna.

Ma c'è di più. È sicuramente vero che le responsabilità interne a Rfi sono importanti. Perché a non funzionare è stato l'intero sistema di sicurezza (che è stato progettato per poter sostenere intoppi di questo tipo). E la responsabilità di quel sistema è tutto interno all'azienda: la manutenzione sulla cabina in questione non era stata fatta come si doveva, l'allarme doveva partire. «Se le procedure fossero state rispettate, non sarebbe accaduto nulla» spiegano fonti vicine all'inchiesta. E invece non è andata così. E la colpa non è stata di un chiodo. PRODUZIONE ESPRESSO

L'incidente a Bologna

Travolto dal treno mentre è al lavoro

poi lo sbalza sul secondo binario e lo trascina in avanti, sotto gli occhi travolti dei colleghi.

Lavorano tutti per la Salcef, una ditta che gestisce diversi appalti di manutenzione per Rfi. Il cantiere su quella tratta è iniziato da un na-



responsabile della sicurezza della Salcef, la ditta per cui lavorava? E come mai non è suonato l'allarme che avvisava dell'arrivo del treno?». Il sindaco di San Giorgio di Piano, Paolo Crescimbeni, si scolda: «Uno non può salutare la pro-

Non che prima le cose andassero molto meglio - spiega - ma il 3 giugno è entrato in vigore un nuovo modello organizzativo che dal nostro punto di vista non poteva che causare problemi a ripetizione sulla linea». In realtà molte di quelle norme sono il frutto di una mediazione con i sindacati, dopo la strage di Brandizzo, che dovevano servire proprio a tutelare la sicurezza sul lavoro.

Le accuse

Per i sindacati l'accordo di giugno ha portato in dote squadre ridotte con operai poco specializzati e capireparto "spesso giovani e inesperti"

Non c'è tanta gente tornata, non sono in grado di gestire situazioni complesse che si risolvono anche con l'esperienza». I numeri sembrano sposare questa tesi. Per dire: nei primi sei mesi del 2024 l'80 per cento dei treni dell'Alta Velocità rispettavano gli orari. A luglio si è passati al 61, a settembre si è saliti al 73. Impietosi anche i dati dell'Autorità garante dei trasporti: 27 interruzioni di linea al giorno per un totale di 22.904 ore

in diverse competenze, ora si sono ridotte in maniera rilevante. Ed è lì che nascono i problemi». Effettivamente, da quello che risulta a Repubblica, negli ultimi mesi ci sono stati diversi piccoli incidenti, per fortuna senza conseguenze, causati da "errori umani" per dirla con Salvini: binari non rinforzati, manutenzioni mai fatte. Ecco, questo è uno dei punti che sta emergendo anche dall'inchiesta interna sull'incidente alla ca-

e incidenti bloccano o rallentano la circolazione dei treni

rezza (che è stato progettato per poter sostenere intoppi di questo tipo). E la responsabilità di quel sistema è tutto interno all'azienda: la manutenzione sulla cabina in questione non era stata fatta come si doveva, l'allarme doveva partire. «Se le procedure fossero state rispettate, non sarebbe accaduto nulla» spiegano fonti vicine all'inchiesta. E invece non è andata così. E la colpa non è stata di un chiodo. © RIPRODUZIONE RISERVATA

L'incidente a Bologna

Travolto dal treno mentre è al lavoro Aperta un'inchiesta per omicidio colposo

di Caterina Giusberti

BOLOGNA - Ha attraversato i binari in piena notte, sotto una pioggia battente, allontanandosi dall'area di cantiere dove non passavano treni, poco prima della fine del suo turno di lavoro. Stava andando a casa? Portava via gli attrezzi, dirigendosi al parcheggio? E ancora: lo ha deciso solo, di attraversare i binari, oppure era una prassi? Di certo so-

no le 4.30 di giovedì notte quando Attilio Franzini, operaio 47enne di Formia, viene travolto e ucciso dall'Intercity Bologna-Venezia, poco distante dalla stazione di San Giorgio di Piano, nel Bolognese. Il macchinista vede il giubbotto catari-frangente, lancia l'allarme alla centrale e tira il freno, ma è già tardi. L'Intercity lo centra sul primo binario, poco distante dal cancello che porta al parcheggio, forse di spalle come sostengono alcuni testimoni,

poi lo sbalza sul secondo binario e lo trascina in avanti, sotto gli occhi stravolti dei colleghi.

Lavorano tutti per la Salcef, una ditta che gestisce diversi appalti di manutenzione per Rfi. Il cantiere su quella tratta è iniziato da un paio di settimane. Ieri la Polfer ha eseguito i primi rilievi, insieme agli ispettori dell'Ausl, e oggi continuerà a sentire i testimoni, per chiarire l'esatta dinamica dell'accaduto. Intanto la procura ha aperto un fascicolo, al momento contro ignoti, per omicidio colposo.

Rfi esprime «il proprio cordoglio e la propria vicinanza ai famigliari» ma sottolinea che «al momento dell'investimento il tecnico si è spostato fuori dall'area interessata dai lavori». L'area di cantiere infatti si trovava sul terzo e quarto binario, mentre l'impatto avviene sul primo. L'avvocato dei famigliari di Franzini, Giovanni Valerio, però attacca: «In quel momento Franzini stava attraversando i binari per portare gli attrezzi sul camion, come avveniva tutte le sere. Cosa dice il



▲ La tragedia A San Giorgio di Piano

La vittima

Attilio Franzini, 47 anni, è morto investito dal treno. Lavorava per una ditta in appalto



responsabile della sicurezza della Salcef, la ditta per cui lavorava? E come mai non è suonato l'allarme che avvisava dell'arrivo del treno?». Il sindaco di San Giorgio di Piano, Paolo Crescimbeni, si scolda: «Uno non può salutare la propria famiglia dicendo che va a lavorare e poi non tornare. Anche se si fosse trattato di una distrazione è inaccettabile che accada». Tutti i sindacati dei trasporti di Cgil-Cisl-Uil puntano il dito contro la catena dei subappalti, mentre alla Salcef la Fiom proclama quattro ore di sciopero. «Stiamo collaborando con Rfi», dicono dall'azienda. La stessa Salcef che, nel 2023, è stata al centro di una serie di sequestri eseguiti dalla Finanza e coordinati dalla Dda di Milano, all'interno di una più ampia indagine sulle infiltrazioni della 'ndrangheta sulla rete di appalti di manutenzione di Rfi. Secondo il gip, gli operai distaccati dalle imprese venivano fatti lavorare «in condizioni di sfruttamento», spesso «senza alcuna competenza professionale». © RIPRODUZIONE RISERVATA